(c) and (d) Exploratory work by ONGC and OIL has been continuing in Rajasthan. Necessary budget provision has been made for the current year and has been proposed for the 8th Plan.

34 wells have been drilled so far by ONGC on 10 prospects in Jaisalmer basin which has resulted in the discovery of 4 gas fields. Oil India Ltd. has drilled so far five exploratory wells in Jaisalmer basin. Gas has been discovered in all the exploratory wells but one exploratory well in Ramgarh could not be conventionally tested due to operational complications.

मारुति कारों, वनों और जिप्सियों का देशीय उत्पादन

3000. **डा० अरार अहमद खान :** क्या उद्योग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मारुति कारों, वैनों और जिप्सियों का प्रतिवर्ष कितना उत्पादन होता है तथा उनमें कितनी आयातित कल पुर्जों का प्रयोग किया जा रहा है और उनके आयात पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च की जा रही है;

(ख) देश इनके उत्पादन में कब तक आत्मनिर्भर हो जाएगा तथा क्या विदेशी मुद्रा बचाने के लिए इन कलपुर्जों के आयात को बन्द नहीं किया जा सकता;

(ग) इस प्रकार के वाहनों का उत्पादन आरम्भ करने से पहले इनकी क्या कीमत निर्धारित की गई थी, इनके उत्पादन से पूर्व क्या कीमत निर्धारित की गई थी और इसकी वर्तमान कीमत कितनी है तथा कीमत में वृद्धि होने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार को मारुति कम्पनी के उच्च प्रशासन के विरुद्ध भ्रष्टाचार एवम् बेईमानी की कोई शिकायत प्राप्त हुई हैं;

(ङ) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(च) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई हैं ?

उद्योग मन्त्री (श्री अजीत सिंह) (क) मारुति वाहनों का वर्षवार उत्पादन विवरण–1 में दर्शाया गया हैं । प्राप्त की गई स्वदेशीकरण प्रतिशतता तथा उपकरणों के आयात पर व्यय की गई विदेशी मुद्रा विवरण–2 मे दी गई है।

(ख) मारुति वाहनों में 100% स्थानीय अन्तर्वस्तु प्राप्त करना, लागत प्रभावी या लाभकारी नहीं होगा। 2 मारुति उद्योग लिमिटेड ने कार के लिए लगभग 95% स्वदेशीकरण प्राप्त करने की योजना बनाई हैं। स्वदेशीकरण की ऊंची लागत के कारण शेष 5% प्राप्त करना लागत प्रभावी नहीं हैं।

(ग) मारुति उद्योग लिमिटेड वाहनों का फैक्टरी से निकलते समय का मूल्य विवरण–3 में दर्शाया गया हैं। मूल्यों मे वृद्धि मुख्य रूप से उत्पादन और सीमा शुल्क मे बढ़ोतरी, प्रतिकूल विदेशी मुद्रा दर, उतार चढ़ाव और अन्त वस्तुओं के मूल्य वृद्धि के कारण हुई है।

(घ) से (च) कोई भी बड़ी शिकायत प्राप्त नहीं हुई ।

विवरण I

मारूपि वाहनों का उत्पादन

वर्ष	कार	ओमनी	जिप्सी	योग
1984–85 . . .	20,356	2,016	—	22,372
1985–86 . . .	33,262	16,527	1,791	51,580
1986–87 . . .	50,493	23,270	6,387	80,150
1987–88 . . .	64,581	25,685	2,364	92,630
1988–89 . . .	67,547	31,171	6,829	1,05,547
1989–90 . . .	73,410	35,058	9,053	1,17,521

विवरण – II

वर्ष	माडल	प्राप्त किये गये स्वदेशी-करण का कुल औसत	प्राप्त किये गया संचयी स्वदेशीकरण (31 मार्च की स्थिति)	उपकरणों के आयात पर व्यय की गयी विदेशी मुद्रा (मिलियन अमरीकी डालरों में)
1985–86	कार एस.एस. 80	34.74%	..	56.65
	,, एन.बी. 308	26.86%	36.82%	1.04
	ओमनी	30.65%	30.25%	31.80
	जिप्सी	25.38%	20.54%	4.99
1986–87	कार	46.05%	55.13%	87.57
	ओमनी	49.34%	58.50%	36.64
	जिप्सी	33.39%	41.57%	17.63
1987–88	कार	62.73%	79.46%	82.42
	ओमनी	65.59%	77.61%	29.08
	जिप्सी	39.42%	52.80%	6.12
1988–89	कार	72.76%	86.23%	67.12
	ओमनी	72.17%	82.60%	30.65
	जिप्सी	46.90%	58.32%	17.12
1989–90	कार	83.42%	90.58%	41.51
	ओमनी	79.93%	86.97%	24.70
	जिप्सी	52.45%	65.74%	19.66%

विवरण – III

फैक्टरी से निकलते समय का मूल्य रुपये में (उत्पादन शुल्क सहित)

माडल	परियोजना लागत के अनुसार	प्रारम्भ करते समय	8–5–90 से	22–8–90 से
कार	34,950.00	47,500.00	99,984.00	1,07,190.00
ओमनी	34,950.00	47,500.00	1,00,194.00	1,07,416.00
जिप्सी	..	83,900.00	1,33,637.00	1,43,292.00

Passenger flown to Calcutta instead of Bombay

3001. SHRI SANTOSH BAGRODIA: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether Government are aware that one Mr. A. Jain flown to Calcutta instead of Bombay from Delhi on 16th July, 1990;

(b) if so, give details; and

(c) what steps Government have taken to avoid this kind of recurrence?

THE MINISTER OF ENERGY WITH ADDITIONAL CHARGE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI ARIF MOHD. KHAN): (a) Yes, Sir.

(b) Due to departures of Indian Airlines flights IC-167 Delhi/ Bombay/Tri van drum at 0930 hrs. and IC-401 Delhi/Calcutta at 0940 hrs. passengers of both the flights boarded the flights simultaneously. On a check, it was found that one passenger was short on flight IC-167 and consequently all efforts were made to locate the missing passenger. After identifying the missing passenger and satisfying that he had no registered baggage, the *flight* was released with a delay of 10 minutes. Flight IC-401 to Calcutta had 233 passengers. The total number of passengers shown on the trim sheet tallied with the boarding card stubs and accordingly, the trim sheet was signed and steps were to be removed. At this stage, an Indian Airlines engineer travelling on duty approached for boarding. The staff presuming him to be a last minute addition, allowed him to board. It was only after IC-401 taxied out, the Commander informed that there was an extra passenger on board bound for Bombay. Since the aircraft has already gone to the take off point and the Bombay flight had already departed and the next flight to Bombay from Delhi was late in the evening, it was decided to allow the passenger to proceed to Calcutta. Indian Airlines Calcuttta was advised to render all assistance to the passenger and *to* provide him complimentary transportation on Calcutta/Bombay sector, the same evening.

(c) Besides taking suitable administrative action against the defaulting staff, instructions have been issued to all concerned reitera-ing that the laid down procedure for flight departures should be followed strictly.